PAWN
EN
A
TRIPLE SEVEN

TRIPLE SEVEN

PAWN

Beginner of The Game EN/LTF-A

Benutzerhandbuch

Version 1.6, Datum: 18.07.2014

TRIPLE SEVEN

Einleitung

Willkommen

Willkommen zum Triple Seven Team! Wir danken Dir, dass Du entschieden hast, den PAWN zu fliegen und sind uns sicher, dass dieser Gleitschirm neue Schritte in Deiner Pilotenkarriere ermöglichen wird. Wir wünschen Dir aufregende Flugabenteuer!

Mission von Triple Seven

Das Ziel unserer Firma ist die Herstellung qualitativ hochwertiger Produkte und technologisch innovativer Gleitschirme aller Typen und Klassen. Wir streben danach, Gleitschirme nach dem neuesten Stand der Technik zu entwickeln, die einen optimalen Kompromiss zwischen Sicherheit und Leistung darstellen.

Dein Erfolg ist unsere Inspiration, unser Ziel ist Dein Erfolg.

Handbuch

Dieses Dokument enthält die komplette Produktinformation und Anleitung, um Dich mit den wesentlichen Eigenschaften Deines neuen Gleitschirmes vertraut zu machen. Es beinhaltet Anleitungen zur Nutzung und Pflege Deines neuen Schirms, ist aber nicht als Schulungsmaterial zum Fliegen eines solchen Gleitschirms gedacht. Es handelt sich nicht um ein Flughandbuch. Anweisungen zum Fliegenlernen bekommst Du nur bei Flugschulen und speziell zertifizierten Fluglehrern. Es ist wichtig, dass Du Dir die notwendige Zeit nimmst, dieses Handbuch sorgfältig vor Deinem ersten Flug zu lesen, denn die genaue Kenntnis Deiner Ausrüstung ermöglicht Dir sicheres Fliegen und die Nutzung Deines gesamten Potenzials. Wenn Du Deinen Schirm einem anderen Piloten zum Fliegen gibst, überreiche ihm bitte auch dieses Handbuch.

Falls nach der Lektüre dieses Handbuchs irgendwelche Unklarheiten in Bezug auf Deine Triple Seven Ausrüstung bestehen bleiben sollten, nimm bitte Kontakt zu Deinem lokalen Gleitschirm-Lehrer, Deinem Triple Seven Importeur oder Triple Seven direkt auf. Es kann in diesem Produkthandbuch ohne vorherige Ankündigung Änderungen geben. Bitte schaue auf www.777gliders.com nach den aktuellsten Informationen zu unseren Produkten.

1. Beginner of The Game EN/LTF-A 3

II. Einleitung 4

II.i. Willkommen 4

II.ii. Mission von Triple Seven 4

3. PAWN 7

3.1. Gedanken der Entwickler 8

3.2. Für wen ist dieser Gleitschirm? 9

3.3. Zertifizierung 9

4. Vor dem Flug 10

4.1. Lieferumfang 10

4.2. Vorbereitung 10

4.3. Gurtzeug 11

4.4. Einstellung des Beschleunigers 11

4.5. Anpassung der Bremsleinen 11

4.6. Gewichtsbereich 12

4.7. Aufziehen des Schirms 12

4.8. Veränderungen am Schirm 12

4.9. Sicherheit vor dem Flug 12

5. Fliegen mit dem PAWN 13

5.1. Erster Flug 13

5.2. Vorflugcheck 13

5.3. Startcheck 14

5.4. 1. Schnalle Dich in Dein Gurtzeug ein. Die Beingurte werden vor dem Start als erste geschlossen und nach dem Flug als letzte gelöst. Stelle sicher, dass Du richtig mit dem Gurtzeug verbunden bist und einen Helm trägst. 14

5.5. 2. Kontrolliere, dass die Tragegurte nicht verdreht und die Karabiner richtig geschlossen sind. Stelle sicher, dass das Beschleunigungssystem in neutraler Position die Tragegurte nicht herunterzieht bzw. den Schirm beschleunigt. 14

5.6. 3. Überprüfe die Leinen. Die Leinen der A-Tragegurte sollten oben liegen und alle Leinen frei sein. Stelle sicher, dass keine Leinen unter der Kappe liegen oder die Kappe umwickeln. 14

5.7. 4. Überprüfe die Kappe. Sie sollte bogenförmig ausgelegt sein, und alle Kammern sollten offen sein. 14

5.8. 5. Überprüfe den Wind, den Startplatz und den Luftraum. Der Wind sollte für den Start und das Können des Piloten geeignet sein. Der Luftraum und der Startbereich sollten frei sein. 14

5.9. Aufziehen, Kontrolle und Start 14

5.10. Verhedderte Leinen oder Knoten 14

5.11. Normalflug, bestes Gleiten 15

5.12. Geringstes Sinken 15

5.13. Beschleunigter Flug 15

5.14. Aktives Fliegen 16

5.15. Fliegen in turbulenter Luft 16

5.16. Abstiegshilfen 18

5.17. Windenstart 20

5.18. Akrobatik (Kunstflug) 20

5.19. Verlust der Bremsleinen 20

5.20. Landung 20

6. Wartung 21

6.1. Allgemeine Ratschläge 21

6.2. Packanleitung 21

6.3. Aufbewahrung 21

6.4. Reparaturen 22

6.5. Nachprüfungen 22

VII. Packen PAWN 24

8. Technische Daten 26

8.1. Technische Daten 28

8.2. Materialbeschreibung 28

8.3. PAWN Anordnung der Tragegurte 29

8.4. Leinenplan PAWN 30

8.5. Leinenlängen PAWN M 31

IX. Sicherheit und Verantwortung 32

X. Garantie 33

XI. Registrierungsinformation 34

XII. Kontakt 35

XIII. Top 5 Tipps 37

PAWN

- **Einfaches starten und landen.**
- **Progressives Handling und einfache Steuercharakteristik.**
- **Gute Ausgeglichenheit für maximal einfaches Pilotieren.**
- **Augenmerk auf Robustheit und Langlebigkeit**
- **Gleitschirmkuppe: zurückversetzte A-Ebene, Verstärkung in der Profilnase, geglättete Hinterkante, low induced drag wingtip, Leinenreduzierung**
- **EN-A, LTF-A class**

Safe and relaxed from school to cloud base. Pawn is developed for maximum safety and ease of flight. As such, this glider is ideal for beginner pilots just starting the game of paragliding adventures. It is designed to be your first glider and also pure fun flyer that you will use for many years, during your first XC steps or any other direction you might

Gedanken der Entwickler

“Mein Entwicklungsziel mit dem Pawn war es ein Ausgewogenen Schirm zu konstruieren welche gute Start-, Lande und Flugcharakteristiken hat. Während der Entwicklung haben wir mit Gleitschirmschulen und Lehrer kooperiert, um die Gleitschirmcharakteristika zu diskutieren. Wir haben uns entschieden die BPI (back positioned intake) Technologie in die A-Klasse einfließen zu lassen, um Komfort und Sicherheit zu erzielen. Der Pawn hat eine saubere Gleitschirmkuppe mit einer durchschnittlichen Streckung in dieser Klasse. Die Interne Konstruktion ist auf Diagonalrippen aufgebaut um die Leinenlänge zu reduzieren. Mini-ribs garantieren eine saubere Hinterkante. Die ganze Konstruktion Garantiert eine maximale Robustheit und Langlebigkeit während der Schulung.”

Urban Valič

Gleitschirm?

Der Pawn ist ein EN-A, LTF-A Gleitschirm, entworfen für Schulen, Anfänger und fortgeschrittene Anfänger. Maximale Sicherheit war Hauptziel bei der Entwicklung. Wir haben uns bemüht diesem Gleitschirm auch Streckenflugeigenschaften zu geben und glauben, das Piloten viel Spaß während der ersten Schritte im Gleitschirmfliegen haben werden um danach zum Streckenflugpiloten fortzuschreiten.

Zertifizierung

Der PAWN hat die europäische EN-A Zertifizierung für alle erhältlichen Größen erhalten. Die Ergebnisse der Homologation befinden sich am Ende dieses Handbuchs.

Vor dem Flug

Lieferumfang

Der PAWN wird geliefert mit Rucksack, Innenpacksack, Kompressionsband, Triple Seven T-Shirt und USB-Stick mit diesem Handbuch.

Vorbereitung

Bevor Du zum ersten Startplatz eilst, schlagen wir vor, dass Du Dir die Zeit nimmst, Deine Ausrüstung an einem Übungshang auszupacken und vorzubereiten. So hast Du genügend Zeit und wirst bei der Einstellung deiner Ausrüstung nicht abgelenkt oder gedrängt und kannst Deinen ersten Vorflug-Check vernünftig durchführen. Der Ort dafür sollte frei von Hindernissen sein bei leichtem Wind. Das ermöglicht es Dir, den Schirm einfach aufzuziehen und Dich beim Ground-Handling mit ihm vertraut zu machen. Jeder Gleitschirm wird zuvor von Deinem Triple Seven Händler geprüft, aber als Pilot wirst Du einen vernünftigen Vorflug-Check auch selber machen wollen. Breite den Schirm dazu als erstes vollständig aus, wie Du es normalerweise tust. Überprüfe dabei das Tuch auf jegliche Unregelmäßigkeiten. Wenn Du die Inspektion der Kappe abgeschlossen hast, nimm die Tragegurte, breite die Leinen aus, und überprüfe die Tragegurte, und gehe sicher, dass die Leinenschlösser richtig geschlossen sind. Identifiziere die A1, A2, B und C Tragegurte und trenne die dazugehörigen Leinen inklusive der Bremsleinen sauber voneinander. Verbinde die Tragegurte korrekt mit Deinem Gurtzeug, achte darauf, dass die Gurte nicht verdreht sind und versichere Dich, dass die Hauptkarabiner richtig geschlossen sind.

Gurtzeug

Der PAWN hat die EN-A Zertifizierung unter Verwendung eines GH-ABS Gurtzeugs erhalten. Mit dieser Zertifizierung kann der PAWN mit den meisten am Markt erhältlichen Gurtzeugen geflogen werden, aber denke daran, dass ein Wechsel des Gurtzeugs, je nach Wirksamkeit der Gewichtsverlagerung, das Fluggefühl stark beeinflussen kann. Frage im Zweifel den Hersteller des Gurtzeugs oder Deinen Ausbilder, ob Dein Gurtzeug geeignet ist.
Die Längeneinstellung des Brustgurtes Deines Gurtzeuges beeinflusst den Abstand zwischen den Hauptkarabinern und somit das Schirmhandling sowie Deine Stabilität im Gurtzeug. Eine enge Einstellung des Brustgurtes erhöht Deine Stabilität, vergrößert aber auch sehr das Risiko des Eintwistens nach einem Einklapper. Auch das Risiko einer stabilen Steilspirale wird durch eine enge Einstellung des Brustgurtes erhöht. Als Faustregel: Durch einen weiter geöffneten Brustgurt erhältst Du bessere Rückmeldungen vom Schirm, was Deine Steigeffizienz erhöht, und es verbessert sich Deine Sicherheit im Falle eines Vorfalls in der Luft. Wir empfehlen aber stark, die Länge des Brustgurtes auf dieselbe Länge einzustellen, die bei der Zertifizierung des Schirms verwendet wurde. Diese Einstellung variiert je nach Größe des Gurtzeuges zwischen 42 und 50 cm. Schau im Zertifizierungsprotokoll nach, welche Einstellung beim Testen verwendet wurde. Wir empfehlen, Deinen ersten Flug mit dem PAWN nicht mit einem neuen Gurtzeug zu machen. Eine weitere Faustregel besagt, dass man jeweils nur einen Teil seiner Ausrüstung ändern sollte, wenn man genau wissen will, wie sich der neue Ausrüstungsgegenstand anfühlt.

Einstellung des Beschleunigers

Der Beschleuniger des PAWN erhöht die Geschwindigkeit des Schirms um 11 km/h von 38 km/h Trimmgeschwindigkeit auf 49 km/h Maximalgeschwindigkeit, wenn der Beschleunigungsweg komplett ausgenutzt wird. Bevor Du den Beschleuniger mit den Tragegurten des PAWN verbindest, überprüfe ob die Beschleunigerleinen innerhalb des Gurtzeuges richtig geführt werden und sich die Umlenkrollen in ihren korrekten Positionen befinden. Stelle sicher, dass keine Knoten oder sonstige Hindernisse den freien Lauf des Beschleunigers behindern. Die Länge der Beschleunigerleinen sollte am Boden justiert werden, so dass Deine Beine bei Ausnutzung des maximalen Beschleunigungsweges vollkommen ausgestreckt sind. Stelle sicher, dass die Beschleunigerleinen lang genug eingestellt sind, um ein Beschleunigen im Normalflug zu vermeiden. Falls Du unsicher bist, wie das Beschleunigungssystem richtig eingestellt wird, frage bitte Deinen Ausbilder oder Triple Seven Händler.

Anpassung der Bremsleinen

Die Länge der Bremsleinen wird bei der Herstellung des Schirms eingestellt und ist identisch zur Länge, die bei den Testflügen zur Zertifizierung verwendet wurde. Die Bremsleinenlänge wurde während der Entwicklung des Schirms fein abgestimmt und festgelegt, daher sollte es in der Regel nicht notwendig sein, sie anzupassen. Wir empfehlen, dass Du mit dieser Einstellung eine Weile fliegst, und solltest Du dann immer noch die Länge ändern wollen, kannst Du es tun. Wenn Du die Länge der Bremsleinen änderst, tu es in kleinen Schritten von jeweils 2 cm. Achte darauf,

die Bremsleinen nicht zu kurz einzustellen, denn dadurch kann der Schirm im beschleunigten Flug ungewollt angebremst werden.

Gewichtsbereich

Jede Größe des PAWN ist für einen bestimmten Gewichtsbereich zertifiziert. Dieses Gewicht beinhaltet den Piloten selbst und seine komplette Flugausrüstung inklusive Schirm, Gurtzeug, allem Zubehör und gegebenenfalls Ballast. Jeder Gleitschirm verändert sein Flugverhalten bei einer Änderung des Startgewichtes. Wir empfehlen, den Schirm immer innerhalb seines spezifizierten Gewichtsbereiches zu fliegen. Um Dein Startgewicht herauszufinden, stelle Dich mit Deiner im Rucksack verpackten kompletten Flugausrüstung auf eine Waage.

Untere Hälfte des Gewichtsbereiches

Wie bei jedem anderen Schirm auch, verringert sich beim Fliegen im unteren Gewichtsbereich die Wendigkeit des Schirms. Beim Fliegen durch Turbulenzen erhöht sich die Klapperneigung im Vergleich zum Flug im oberen Gewichtsbereich. Die Schirmreaktionen auf Einklapper sind aber weniger dynamisch. Außerdem verbessert sich die Sinkgeschwindigkeit. Wenn Du hauptsächlich in schwachen Bedingungen fliegst, könntest Du den unteren Gewichtsbereich bevorzugen.

Obere Hälfte des Gewichtsbereiches

Auch für den PAWN gilt, wie für jeden anderen Schirm, dass sich Stabilität und Wendigkeit im oberen Gewichtsbereich verbessern. Dadurch kommt es zu einer leicht höheren Schirmgeschwindigkeit und verbessertem Gleiten gegen den Wind. Wenn Du normalerweise in stärkeren Bedingungen fliegst und Du etwas dynamischere Flugeigenschaften bevorzugst, solltest Du im oberen Gewichtsbereich fliegen. Die Reaktionen des Schirms auf Einklapper fallen aber dynamischer aus.

Aufziehen des Schirms

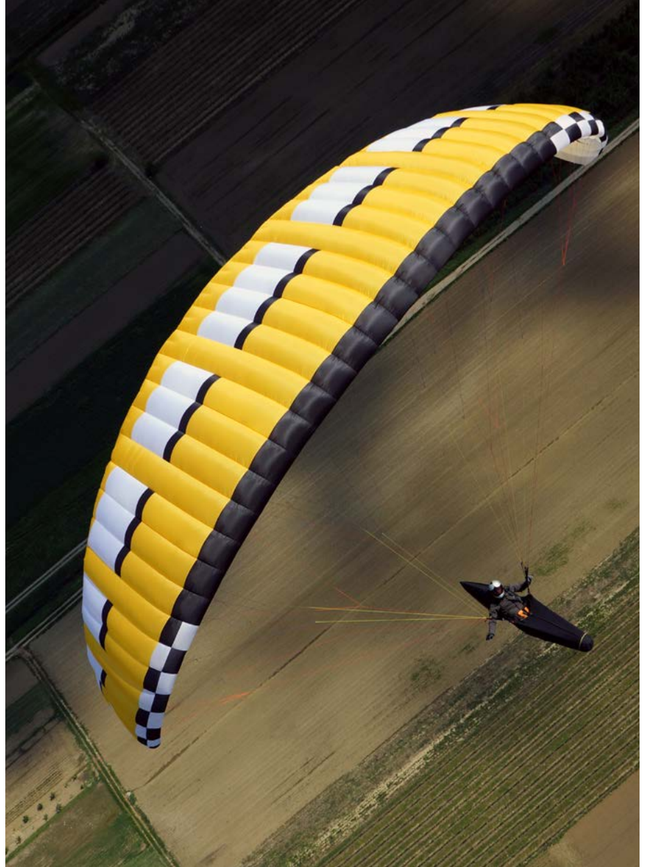
Nachdem alles vorbereitet und überprüft ist, zieh Deinen Schirm am Übungshang auf und spiel mit ihm, um beim Ground-Handling ein Gefühl für Deinen neuen Flügel zu bekommen. Währenddessen solltest Du eine abschließende Kontrolle der Kappe und Leinen vornehmen, um sicherzustellen, dass alles in Ordnung ist.
Du wirst sehen, dass sich der PAWN sehr einfach und sanft ohne zu viel Energie und mit nur wenig Druck beim Vorwärtslaufen aufziehen lässt. Zum Aufziehen des Schirms reicht es, nur die A1 Tragegurte zu verwenden. Ziehe nicht nur mit den Händen an den Tragegurten sondern lehne Dich mit Deinem gesamten Gurtzeug zurück. Die Hände sollten nur die Steigbewegung des Schirms begleiten. Sobald der Schirm über Dir ist, bremse ihn leicht an, und er wird über Dir stehen bleiben.

Veränderungen am Schirm

Jegliche Veränderung an den Leinen oder am Beschleunigungssystem an den Tragegurten führt zu einem Verlust der Zulassung, ähnlich wie, wenn der Schirm außerhalb seines Gewichtsbereiches geflogen wird.

Sicherheit vor dem Flug

Bevor Du mit dem PAWN fliegst, solltest Du sämtliche praktische und theoretische Schulungen für diese Art von Gleitschirm absolviert haben und die erforderlichen Lizenzen besitzen. Der Pilot sollte körperlich und mental gesund sein, eine komplette Gleitschirm-Ausrüstung benutzen und nur in Bedingungen fliegen, die für sein Können angemessen sind.



Fliegen mit dem PAWN

Erster Flug

Jetzt, wo Du Dich mit Deinem neuen Schirm beim Ground-Handling am Übungshang vertraut gemacht hast, bist Du für Deinen ersten Flug bereit. Wir empfehlen, dass Du diesen bei ruhigen Bedingungen in einem Dir gut bekannten Fluggebiet absolvierst.

Vorflugcheck

Vor jedem Flug solltest Du einen Vorflugcheck und eine erneute Inspektion Deiner Ausrüstung durchführen. Gewöhne Dir an, dies zu tun, da es keine zusätzliche Zeit in Anspruch nimmt. Das Vorgehen mag je nach Ausbilder, Pilot und Ausrüstungs-Einstellungen unterschiedlich ausfallen. Zum Beispiel lassen manche Piloten Ihren Schirm immer mit dem Gurtzeug verbunden. Du solltest aber für Dich eine feste Prozedur für das Überprüfen und Vorbereiten Deiner Ausrüstung und den Startcheck haben.

1. Nach der Ankunft am Startplatz, vergewissere Dich, dass die Wetterbedingungen zum Fliegen geeignet sind.
2. Während Du beim Auslegen um Deinen Schirm herumläufst,

solltest Du gleichzeitig die Kappe inspizieren.

3. Nachdem Du auch die Leinen überprüft und die Tragegurte mit Deinem Gurtzeug verbunden hast, nimm die Leinen in die Hand und lass sie durch Deine Finger laufen, während Du auf die Kappe zuläufst. Auf diesem Wege stellst Du sicher, dass die Leinen nicht verheddert oder beschädigt sind. Falls sich zwischendurch die Kappe des Schirms bewegt, gehe um sie herum und korrigiere ihre Position.
4. Überprüfe Dein Gurtzeug, Retter, Beschleunigungssystem und alle Verbindungen.

Startcheck

1. Schnalle Dich in Dein Gurtzeug ein. Die Beingurte werden vor dem Start als erste geschlossen und nach dem Flug als letzte gelöst. Stelle sicher, dass Du richtig mit dem Gurtzeug verbunden bist und einen Helm trägst.

2. Kontrolliere, dass die Tragegurte nicht verdreht und die Karabiner richtig geschlossen sind. Stelle sicher, dass das Beschleunigungssystem in neutraler Position die Tragegurte nicht herunterzieht bzw. den Schirm beschleunigt.

3. Überprüfe die Leinen. Die Leinen der A-Tragegurte sollten oben liegen und alle Leinen frei sein. Stelle sicher, dass keine Leinen unter der Kappe liegen oder die Kappe umwickeln.

4. Überprüfe die Kappe. Sie sollte bogenförmig ausgelegt sein, und alle Kammern sollten offen sein.

5. Überprüfe den Wind, den Startplatz und den Luftraum. Der Wind sollte für den Start und das Können des Piloten geeignet sein. Der Luftraum und der Startbereich sollten frei sein.

Aufziehen, Kontrolle und Start

Der PAWN hat ein einfaches Startverhalten und sollte keine besonderen Hinweise für den Vorwärts- oder Rückwärtsstart benötigen. Versuche, Deinen Startvorgang in drei Schritte zu unterteilen und zu üben.

1. Füllen und Aufziehen des Schirms
2. Stabilisierung des Schirms und Kontrollblick
3. Beschleunigung und Start

Es ist immer ratsam, den Startvorgang zu üben und zu verbessern, da so unnötiger Stress vor dem Start abgebaut werden kann.

Windgeschwindigkeiten von 25 bis 30 km/h gelten als stark und erfordern besondere Aufmerksamkeit. Wenn Du in starkem Wind startest, empfehlen wir einen vernünftigen Rückwärtsstart, bei dem die jeweiligen Bremsleinen immer in der richtigen Hand liegen sollten. Zieh den Schirm mit einem leichten Zug auf und gehe ihm, falls erforderlich, entgegen, um die Kraft des Windes auf den Schirm zu reduzieren. Sobald der Schirm über Dir steht, stabilisiere ihn sanft und starte.

Verhedderte Leinen oder Knoten

Solltest Du einen Knoten in den Leinen nicht bemerkt haben oder mit einem Leinenknoten ungewollt ausgehebelt werden und schon in der Luft sein, entferne Dich von anderen Piloten und dem Boden, indem Du vom Berg wegfliegst, bevor Du korrigierend eingreifst. Das bedeutet, dass Du mit Gewichtsverlagerung und/oder minimalem Bremseinsatz auf der dem Knoten gegenüber liegenden Seite die Flugrichtung kontrollierst, um geradeaus vom Berg wegzufliegen.

Achte darauf, nicht zu viel Bremse einzusetzen und nicht zu langsam zu fliegen, um einen kompletten Strömungsabriss oder Trudeln (einseitiger Strömungsabriss) zu vermeiden. Sobald Du einen sicheren Abstand vom Berg und genügend Höhe über Grund erreicht hast, kannst Du kurz und sanft an den verhedderten Leinen ziehen. Falls sich der Knoten an den Bremsleinen befindet, kannst Du kurz und sanft die entsprechende Bremsleine “pumpen”.

Du musst wissen, dass sich ein Knoten durch das Ziehen an den Leinen auch verfestigen und die Situation bis zum Strömungsabriss oder Trudeln eskalieren kann. Falls Du also feststellst, dass sich der Knoten durch kurzes, sanftes ziehen der verhedderten Leinen nicht löst und Du den Schirm relativ sicher steuern kannst, fliege sofort für eine sichere Landung zum Landeplatz.

Normalflug, bestes Gleiten

Ohne Einsatz von Bremsen oder Beschleuniger fliegt der Schirm mit der sogenannten “Trimmgeschwindigkeit“. In ruhiger Luft ist dies theoretisch die Geschwindigkeit des besten Gleitens. Diese hängt von der Polare des Schirms, der Luftmasse sowie der vertikalen und horizontalen Windgeschwindigkeit ab. Wir empfehlen, dass Du Dich durch entsprechende Lektüre näher mit der Theorie des besten Gleitens und der Sollfahrttheorie von McCready beschäftigst.

Geringstes Sinken

Durch gleichmäßiges Anbremsen um ca. 15 bis 20 cm auf beiden Seiten verlangsamst Du den Schirm zur theoretischen Geschwindigkeit des geringsten Sinkens. Wir empfehlen aber, diese Geschwindigkeit auch beim Thermikfliegen nicht zu benutzen, da Du viel bessere Steigwerte und Schirmkontrolle erreichst, wenn Du den Schirm mit Trimmgeschwindigkeit und seiner natürlichen Energie fliegen lässt. Mit dem richtigen Startgewicht wirst Du sehen, dass der Schirm hervorragende Steigeigenschaften, Reaktionen und Wendigkeit besitzt.

Beschleunigter Flug

Sobald Du Dich mit Deinem PAWN im Flug wohl fühlst, kannst Du anfangen, das Beschleunigungssystem zu verwenden, mit dem Du mehr Leistung gegen den Wind und bei sinkenden Luftmassen erreichst. Der PAWN wurde entwickelt, um über den gesamten Geschwindigkeitsbereich stabil zu fliegen, dies erfordert aber trotzdem einen aktiven Flugstil.

Du musst wissen, dass jeder Gleitschirm im beschleunigten Flug an Stabilität verliert und sich das Risiko eines Einklappers erhöht. Außerdem ist die Reaktion des Schirms bei einem Klapper im beschleunigten Flug heftiger, als wenn der Klapper bei Trimmgeschwindigkeit auftritt.

Wir empfehlen daher, den Beschleuniger in Bodennähe nicht zu benutzen und ihn in turbulenten Bedingungen nur sehr vorsichtig einzusetzen. Benutze einen flexiblen Stoffbeschleuniger, um den

Beschleuniger mit nur einem Bein betätigen zu können. Verwende zum Steuern Gewichtsverlagerung. Um das Nicken zu kontrollieren, variiere den Beschleunigerweg. Ziehe während des Beschleunigens nicht an den Bremsleinen. Benutze den Beschleuniger progressiv zum Erhöhen der Geschwindigkeit, gib in ihn aber sofort frei, sobald Du eine Veränderung des Leinenzugs, Kappendrucks oder einen Einklapper spürst. Falls Du einen Einklapper im beschleunigten Flug bekommst, gib den Beschleuniger schlagartig frei, bevor Du andere Maßnahmen ergreifst. Halte im beschleunigten Flug immer einen größeren Abstand zum Boden.

Aktives Fliegen

Aktives Fliegen ist eine elementare Technik für jeden fortgeschrittenen Piloten. Es beinhaltet die ständige Kontrolle und Korrektur von Nick- und Rollbewegungen zusammen mit der Vermeidung jeglicher Entleerungen der Kappe und Einklappern.

Zusammenfassend heißt dies, dass der Pilot bei geradem Flug durch bewegte oder turbulente Luft zu jeder Zeit die Schirmkappe genau über seinem Kopf hält, indem er unerwünschte Bewegungen des Schirms kompensiert und korrigiert.

Beispiele:

- Beim Einfliegen in eine starke Thermik wandert die Kappe ein wenig hinter den Piloten. Der Pilot sollte die Bremsen komplett freigeben, um den Schirm zu beschleunigen und wieder über den Piloten kommen zu lassen.
- Wenn die Kappe vor den Piloten schießt, sollte er anbremsen, bis das Vorschießen gestoppt ist und dann die Bremsen wieder freigeben, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.
- Wenn der Pilot einen Verlust an Spannung im Schirm oder eine Verringerung des Bremsdrucks auf einer Seite spürt, sollte er auf derselben Seite sanft die Bremse einsetzen und/oder seine Gewicht auf die gegenüberliegende Seite verlagern, bis der richtige Bremsdruck zurückkehrt. Danach werden die Bremsen freigegeben und/oder das Gewicht wieder in die neutrale Position gebracht, um den Schirm normal weiterfliegen zu lassen.

Das Wichtigste ist in jedem Fall, Überkorrekturen zu vermeiden und Korrekturen nicht länger als nötig zu halten. Nach jedem Eingriff solltest Du den Schirm wieder seine normale Fluggeschwindigkeit aufnehmen lassen. Du kannst beim Ground-Handling sicher trainieren und ein Gefühl für die meisten Bewegungen des Schirms bekommen. Eine gute Koordination Deiner Bewegungen mit denen des Schirms am Boden ermöglicht die schnelle Entwicklung eines aktiven Flugstils in der Luft. Der nächste Schritt sind dann Sicherheitskurse, in denen Du auch ein besseres Verständnis des gesamten Bremsweges und sämtlicher Geschwindigkeiten des Gleitschirms bekommst.

Fliegen in turbulenter Luft

Einklapper können in starken Turbulenzen vorkommen. Der PAWN wurde entwickelt und dahingehend getestet, dass er Klapper selbständig ohne Piloteneingriff in fast allen Situationen wieder öffnet, indem lediglich die Bremsen gelöst werden und man den Schirm fliegen lässt. Um alle nachfolgenden Flugzustände zu trainieren und zu verstehen, solltest Du an entsprechenden Sicherheitstrainings teilnehmen.

Kaskade

Zahlreiche Retterwürfe sind das Ergebnis einer Kaskade von Überkorrekturen. Überkorrekturen sind in der Regel nicht wegen des falschen Inputs selbst oder dessen Intensität problematisch sondern wegen der Dauer, über welche die Überkorrektur gehalten wird. Nach jedem Eingriff muss man dem Schirm ermöglichen, seine normale Fluggeschwindigkeit wieder zu erlangen. Merke, dass Überkorrekturen häufig schlimmer sind, als gar kein Eingriff.

Seitliche Einklapper

Starke Turbulenzen können den Schirm seitlich einklappen lassen. Bevor dies passiert, werden die Bremsleinen und das Gefühl im Gurtzeug den Druckverlust bereits an den Piloten vermitteln. Dieses Feedback des Schirms macht man sich beim aktiven Fliegen zu Nutze, um Einklapper zu verhindern. Wenn ein Einklapper doch vorkommt, wird der PAWN sich ohne Piloteneingriff leicht wieder füllen, der Schirm wird aber auch zur eingeklappten Seite wegdrehen.

Um das Wegdrehen zu vermeiden und den Klapper aktiv zu beseitigen, verlagere Dein Gewicht auf die offene Schirmseite und benutze dosiert die dortige Bremse. Achte darauf, die noch fliegende Seite des Schirmes nicht zu überbremsen. Dieser Eingriff genügt, um Deinen Kurs beizubehalten und gibt dem Schirm genügend Zeit, die eingeklappte Seite von selbst wieder zu öffnen. Um die eingeklappte Seite nach der Kursstabilisierung aktiv zu öffnen, ziehe kräftig an der Bremsleine der eingeklappten Seite und gib sie sofort wieder frei. Du kannst dies mit einer gleichmäßigen Pumpbewegung mehrfach wiederholen. Gib nach der Wiederöffnung die Bremsen frei, damit der Schirm seine Trimmgeschwindigkeit wieder aufnimmt. Sei Dir im Klaren darüber, dass seitliche Einklapper im beschleunigten Flug sehr viel heftiger ausfallen. Dies liegt an der geänderten Trägheit von Schirm und darunter hängendem Pilot im beschleunigten Flug.

Frontklapper

Symmetrische Klapper, bzw. Frontklapper öffnen sich in der Regel sofort von alleine ohne Piloteneingriff. Der Schirm nimmt dann mit einem kleinen Vorschießen wieder Fahrt auf. Um dieses Ereignis aktiv zu kontrollieren, ziehe leicht an beiden Bremsleinen während der Frontklapper eintritt und gib die Bremsen danach sofort wieder frei, um den Schirm Fahrt aufnehmen zu lassen. Sei darauf vorbereitet, auf ein leichtes Vorschießen des Schirmes beim Wiederanfahren zu reagieren.

Verhänger

Verhänger sind sehr unwahrscheinlich mit dem PAWN, es kann aber dennoch nach massiven Einklappern oder einer Kaskade zu einem Verhängen der Schirmenden in den Leinen kommen. Piloten sollten bei jedem Schirm mit der Vorgehensweise bei einem Verhänger vertraut sein. Mache Dich schon am Boden mit der Stabiloleine („stabilo“ Farbe: Orange) vertraut, um diese im Flug erkennen zu können. Im Falle eines Verhängers ist es zunächst das Wichtigste, den Schirm auf Kurs zu halten. Das tust Du durch Gewichtsverlagerung und Gegenbremsen auf der offenen Schirmseite. Ergreife danach die Stabiloleine auf der verhängten Seite und ziehe sie, bis sie straff wird, herunter. Dann löst sich normalerweise der Verhänger.

Mögliche Lösungen bei Verhängern beinhalten (Besprich dies mit Deinem Sicherheitstrainer):

- Ziehen der Stabiloleine (wie oben beschrieben)

- Durchführen eines Full Stall, dafür musst Du dieses Manöver aber beherrschen. Außerdem solltest Du dich noch hoch über dem Boden befinden.
- Falls Du einen Verhänger hast und bei geringer Höhe in eine Rotationsbewegung kommst oder sogar eingedrehte Tragegurte hast, ist der Rettungsschirm die einzige Lösung.

Trudeln (einseitiger Strömungsabriss)
Im Normalflug bist Du weit vom Trudeln entfernt, aber bestimmte Umstände können trotzdem dazu führen. Sollte die Strömung auf einer Seite abreißen, so gib die Bremsleinen progressiv wieder frei und lass den Schirm wieder Fahrt aufnehmen. Sei auf ein Vorschießen des Schirmes vorbereitet und, falls erforderlich, kompensiere die Bewegung der Kappe nach vorne durch entsprechenden Bremseinsatz.

Full stall
Ein Full Stall geschieht nicht unbeabsichtigt von alleine, er kommt nur vor, wenn Du beide Bremsleinen komplett durchziehst und unten hältst. Der Schirm geht dann in den sogenannten Full Stall. Dies ist eine komplexe Figur und als solche außerhalb des Umfangs dieses Handbuchs. Falsch durchgeführtes Lösen der Bremsen kann zu einem massiven vorschießen des Schirms führen mit der Gefahr, dass der Pilot in die Kappe fällt. Du solltest dieses Manöver nur in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernen und üben.

Sackflug
Im Sackflug hat ein Gleitschirm gewöhnlich keine Vorwärtsfahrt bei gleichzeitig hoher Sinkgeschwindigkeit. Im Sackflug ist der Schirm fast komplett gefüllt. Es ist mit dem PAWN sehr unwahrscheinlich, unbeabsichtigt in diese Situation zu geraten. Es könnte theoretisch passieren, wenn Du in turbulenten Bedingungen mit sehr geringer Geschwindigkeit fliegst. Auch hohe Luftdurchlässigkeit des Tuchs und Leinendehnung können bei sehr alten Gleitschirmen das Risiko des Sackflugs erhöhen. Solltest Du dieses Manöver in einem Sicherheitstraining üben, würdest Du feststellen, dass es sehr schwierig ist, den PAWN im Sackflug zu halten. Bei zu viel Bremseinsatz kommst Du in den Full Stall. Werden die Bremsen ein bisschen zu viel freigegeben, kehrt der Schirm zum Normalflug zurück. Wenn Du den Sackflug im Sicherheitstraining üben möchtest, solltest Du zunächst den Full Stall beherrschen.

Abstiegshilfen

Jeder Pilot sollte sich gut mit Abstiegshilfen auskennen, da sie in bestimmten Situation wichtige Optionen darstellen. Diese Manöver sollten in Deiner Flugschule beigebracht werden, da sie Teil der normalen Pilotenausbildung sein sollten. In jedem Fall empfehlen wir, diese Manöver in Sicherheitskursen unter professioneller Anleitung zu üben.

Ohren Anlegen
Dies ist eine sichere Methode, um moderat Höhe abzubauen und gleichzeitig Vorwärtsfahrt beizubehalten. Um Ohren anzulegen, löse zunächst jegliche Wicklungen der Bremsleinen um Deine Handgelenke und platziere Deinen Fuß auf dem Beschleuniger, aber ohne diesen zu betätigen. Ziehe nun die äußeren A-Leinen (A2-Tragegurte im Bild) auf beiden Seiten herunter. Solange Du die A2-Tragegurte unten hältst, werden die äußeren Schirmenden nach unten abgeknickt sein und sich die Sinkgeschwindigkeit erhöhen. Um zum Normalflug zurückzukehren, gib die A2-Tragegurte wieder frei und betätige, falls erforderlich, die Bremsleinen mit kurzen impulsiven Zügen. Gib die Ohren mindestens 100 m über Grund wieder frei. Mit angelegten Ohren verringert sich die Geschwindigkeit des Schirms. Deswegen empfehlen wir, zusammen mit angelegten Ohren auch den Beschleuniger zur Hälfte durchzutreten, um eine ausreichende Fluggeschwindigkeit beizubehalten und auch die Sinkgeschwindigkeit zu erhöhen. Achte darauf, die Bremsleinen nicht zu betätigen, während du die Ohren anlegst! Die Steuerung erfolgt bei angelegten Ohren nur über Gewichtsverlagerung. Lege immer erst die Ohren an, und betätige dann den Beschleuniger, nicht anders herum, da dies einen Frontklapper provozieren könnte.

B-Stall
Im B-stall hat der Gleitschirm keine Vorwährtsfahrt mehr, und die Sinkgeschwindigkeit erhöht sich auf etwa - 8 m/s. Um den B-Stall einzuleiten, greife die B-Tragegurte knapp unterhalb der Leinenschlösser und ziehe beide B-Tragegurte symmetrisch um etwa 20 cm nach unten. Um das Manöver zu beenden, gib beide B-Gurte gleichzeitig und zügig wieder frei. Bei der Ausleitung schießt der PAWN sanft nach vorne und hat keine Sackflug-Tendenz.

Steilspirale
Die Steilspirale ist von den drei Abstiegsmanövern (Ohren Anlegen, B-Stall und Steilspirale) das anspruchsvollste und sollte nur Schritt für Schritt und immer mit viel Höhe über dem Boden geübt werden. Die Steilspirale sollte in einem Sicherheitstraining unter professioneller Anleitung erlernt und geübt werden.

Um eine Steilspirale einzuleiten, verlagere Dein Gewicht zur Kurveninnenseite und wende fortschreitend die Bremse auf derselben Seite an. Lass den Schirm für zwei volle Umdrehungen beschleunigen, und er wird in die Steilspirale übergehen. Im Spiralflug kannst Du die Sinkgeschwindigkeit und den Neigungswinkel über den Einsatz von mehr oder weniger Innenbremse kontrollieren. Je nachdem, wie steil die Spirale ist, solltest Du auch die Außenbremse hinzunehmen.
Zum Ausleiten der Steilspirale empfehlen wir, dass der Pilot sein Gewicht zunächst wieder zur Mitte verlagert. Beim Lösen der inneren Bremse, leitet der Schirm die Steilspirale selbständig aus. Der PAWN hat keine Tendenz zur stabilen Spirale, du solltest aber dennoch wissen, wie eine stabile Spirale ausgeleitet wird.
Um die stabile Steilspirale auszuleiten, verlagere Dein Gewicht auf die Kurvenaußenseite und wende die Außenbremse an, bis Du eine Verlangsamung der Rotation des Schirms verspürst. Löse anschließend die äußere Bremse und lass den Schirm über mehrere Umdrehungen Geschwindigkeit abbauen. Um ein exzessives Pendeln des Schirms nach dem Ausleiten der Spirale zu vermeiden, benutze vor der endgültigen Ausleitung nochmal kurz die Bremse auf der Kurveninnenseite

Warnungen zur Steilspirale:
- Es besteht das Risiko, in einer Steilspirale das Bewusstsein zu verlieren. Die Sinkgeschwindigkeit sollte daher niemals mehr als 16-18 m/s betragen.
- In schnellen Spiralen kann es erforderlich sein, die Außenbremse zu betätigen, um die Ausleitung der Spirale zu beginnen.
- Wird die Steilspirale mit geringer Höhe über dem Boden ausgeführt, kann es sein, dass der Pilot nicht genügend Höhe oder Zeit hat, um das Manöver sicher auszuleiten.

Windenstart

Es ist sehr leicht, mit dem PAWN an der Winde zu starten, und der Schirm hat keine besonderen zu berücksichtigenden Eigenschaften für diese Startart. Um an der Winde zu starten, musst Du ein spezielles Training absolvieren und Dir der windenspezifischen Prozeduren und Gefahren bewusst sein. Wir empfehlen, kein Schleppgerät zu verwenden, das den Gleitschirm während des Windenstarts beschleunigt.

Akrobatik (Kunstflug)

Der PAWN wurde nicht für Akrobatik entwickelt, weshalb der Kunstflug mit diesem Schirm nicht durchgeführt werden sollte. Außerdem führen alle extremen Flugmanöver zu unnötigen Materialbelastungen und verkürzen die Lebensdauer des Schirms.

Verlust der Bremsleinen

Sollten Dir aus irgendeinem Grund die Bremsleinen nicht zur Verfügung stehen, musst Du den Schirm mit Gewichtsverlagerung zum Landeplatz steuern. Gewichtsverlagerung sollte ausreichen, um einen Gleitschirm sicher zu landen. Du kannst auch die C-Tragegurte zum Kontrollieren und Steuern des Schirms verwenden, musst dabei aber vorsichtig sein, den Schirm nicht zu übersteuern. Zu starker Zug auf die C-Gurte kann einen Strömungsabriss provozieren. Lande Deinen Schirm mit Trimmgeschwindigkeit ohne Einsatz der C-Gurte, um sicherzugehen, dass der Schirm knapp über dem Boden nicht übersteuert wird. Wir bevorzugen den Einsatz der Gewichtsverlagerung.

Landung

Wie beim Start, so hat der PAWN auch einfache Landeeigenschaften. In turbulenten Bedingungen ist es ratsam, die Bremsen um etwa 15% zu betätigen, um die Stabilität des Schirms und das Gefühl für den Schirm zu erhöhen. Begib Dich vor der Landung in eine aufrechte Position, da dieses am effektivsten und sichersten ist, um das Aufkommen auf dem Boden mit Deinen Beinen abzufangen.

Wir möchten empfehlen, auch Landemanöver regelmäßig zu trainieren, da es von Vorteil sein kann, auf kleinen Flächen landen zu können, insbesondere in unbekanntem Terrain beim Streckenfliegen. Lerne es, die Windrichtung einzuschätzen, indem Du Indikatoren am Boden und auch Deinen Versatz beim Kreisen beobachtest. Das macht sich beim XC-Fliegen bezahlt, wenn Du außerhalb Deines gewöhnlichen Landeplatzes landen musst. Ein weiterer Hinweis, den wir geben möchten, ist, dass es bei starkem Gegenwind besser ist, mit viel Höhe zum Landeplatz zu fliegen, um sicherzustellen, dass dieser erreicht wird. Halte gleichwohl immer auch Ausschau nach alternativen Landemöglichkeiten im Lee des eigentlichen Landeplatzes.

Wartung

Allgemeine Ratschläge

Die sorgsame Wartung Deines Gleitschirms und die Einhaltung ein paar einfacher Regeln sichern Dir eine viel längerer Lufttauglichkeit und Leistung für Deinen Schirm.

- Pack Deinen Schirm nach der Landung ein und setzt ihn keiner unnötigen UV-Strahlung aus, indem Du ihn unverpackt am Landplatz herumliegen lässt. Die UV-Strahlung der Sonne schwächt das Tuch und die Leinen.
- Packe Deinen Gleitschirm so wie wir es in der Packanleitung empfehlen
- Ist Dein Schirm feucht oder nass, wenn Du ihn packst, dann öffne ihn zuhause ein wenig, damit er trocknen kann. Trockne den Schirm nicht in direktem Sonnenlicht.
- Vermeide, dass Dein Schirm harte Schläge erfährt wie z.B. einen Aufprall mit der Eintrittskante auf den Boden.
- Vermeide es, den Schirm am Boden entlang zu schleifen, insbesondere in steinigem Gelände, da Du das Tuch und die Leinen beschädigen kannst.
- Tritt nicht auf die Leinen oder die Kappe, insbesondere, wenn sie auf hartem Untergrund liegen.
- Setze Deinen Schirm keinem Salzwasser aus, da es die Leinen und das Tuch beschädigt (mit Süßwasser abwaschen).
- Vermeide es, die Leinen zu biegen, insbesondere mit engem Radius.
- Öffne Deinen Schirm nicht in starkem Wind, ohne vorher die Leinen entheddert zu haben.
- Vermeide es generell, Deinen Schirm besonders heißem oder feuchtem Klima, UV-Strahlung oder Chemikalien auszusetzen.

Packanleitung

Das korrekte Zusammenlegen ist in jedem Fall wichtig, um die Lebensdauer Deines Gleitschirms zu verlängern. Wir empfehlen, den Schirm wie eine Harmonika zusammenzulegen und alle Zellwände mit den Verstärkungen der Eintrittskante über die gesamte Breite des Schirms sauber nebeneinander zu legen. Der Schirm sollte dann in drei Abschnitte, also zweimal gefaltet werden. Der Schirm sollte so locker wie möglich gepackt werden. Achte beim Packen auch darauf, dass keine Grashüpfer im Schirm gefangen werden, da sie sich durch das Tuch fressen. Durch diese Packmethode wird Dein Gleitschirm länger in gutem Zustand bleiben und seine beste Leistung bringen.

Aufbewahrung

Bewahre Deinen Schirm korrekt zusammengepackt an einem trockenen Ort mit normaler Zimmertemperatur auf. Der Gleitschirm sollte nicht feucht, nass, sandig, salzig oder mit Gegenständen im Inneren des Schirms gelagert werden. Bewahre Deine Ausrüstung fern jeglicher Chemikalien auf.

Reinigung

Falls erforderlich, reinige Deinen Schirm nur mit Süßwasser und

einem Tuch, ohne irgendwelche Chemikalien zu verwenden. Das Betrifft sowohl die Leinen als auch die Kappe. Wichtiger noch ist es, immer Steine oder Sand aus der Kappe zu entfernen da sie allmählich das Material schädigen und die Lebensdauer Deines Schirmes verringern.

Reparaturen

Zur Reparatur kleiner Schäden im Tuch (kleiner als 5cm) kann das Rip-Stop Band benutzt werden, das Du im mitgelieferten Reparatur-Kit findest. Größere Schäden z.B. auch an Nähten und Leinen müssen in spezialisierten Reparatur-Shops behoben werden. Beschädigte Leinen sollten von einem Triple Seven Händler ersetzt werden. Beim Austausch einer Leine sollte sie immer mit ihrem Gegenüber auf Längenübereinstimmung geprüft werden. Nach der Leinenreparatur sollte der Schirm vor dem Fliegen beim Aufziehen inspiziert werden, um sicherzustellen, dass alles richtig gemacht wurde. Große Reparaturen, wie der Ersatz ganzer Tuchbahnen, sollten nur von einem Triple Seven Händler oder Triple Seven selbst ausgeführt werden. Falls Du bezüglich eines Schadens unsicher bist, setze Dich bitte mit Triple Seven in Verbindung.

Nachprüfungen

Um die Lufttauglichkeit des Schirms sicherzustellen, muss der PAWN regelmäßig geprüft und gewartet werden. Dadurch wird garantiert, dass der Schirm weiterhin die EN-Zertifizierungsergebnisse erfüllt und seine Lebensdauer verlängert. Wir empfehlen, Leinen-Check und Trimm-Überprüfung alle 100 Stunden oder nach 12 Monaten durchzuführen, je nachdem welches Ereignis zuerst eintritt. Danach sollte der Gleitschirm nach weiteren 150 Stunden oder 24 Monaten, je nachdem was zuerst eintritt, einen Komplettcheck erhalten. Diese Inspektion beinhaltet eine Überprüfung der Fangleinen, der Leinen- und Tragegurtgeometrie sowie der Luftdurchlässigkeit des Kappenmaterials. Danach kann ein zertifizierter Schirmprüfer je nach Zustand des Schirms das nächste Prüfintervall bestimmen. Bitte beachte, dass der Zustand des Gleitschirms je nach Art der Nutzung und des Flugumfeldes beachtlich variieren kann. Salzige Küstenluft oder Dünenfliegen werden erhebliche Auswirkungen auf das Material des Schirms haben. Für nähere Informationen besuche bitte unsere Website.

Packen PAWN

1. FALTE DEN SCHIRM WIE EINE HARMONIKA.

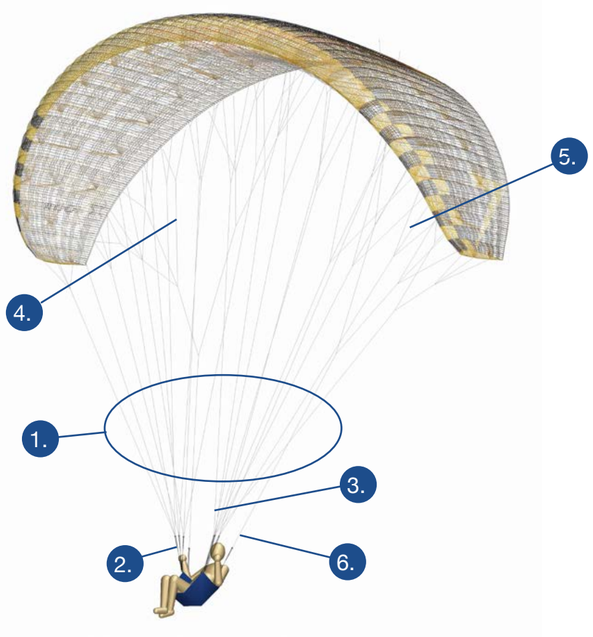
2. LEGE DIE ZELLEN SAUBER AUFEINANDER.

3. FALTE DIE EINTRITTSKANTE IN RICHTUNG HINTERKANTE UND LEGE ALLE ZELLEN NEBENEINANDER

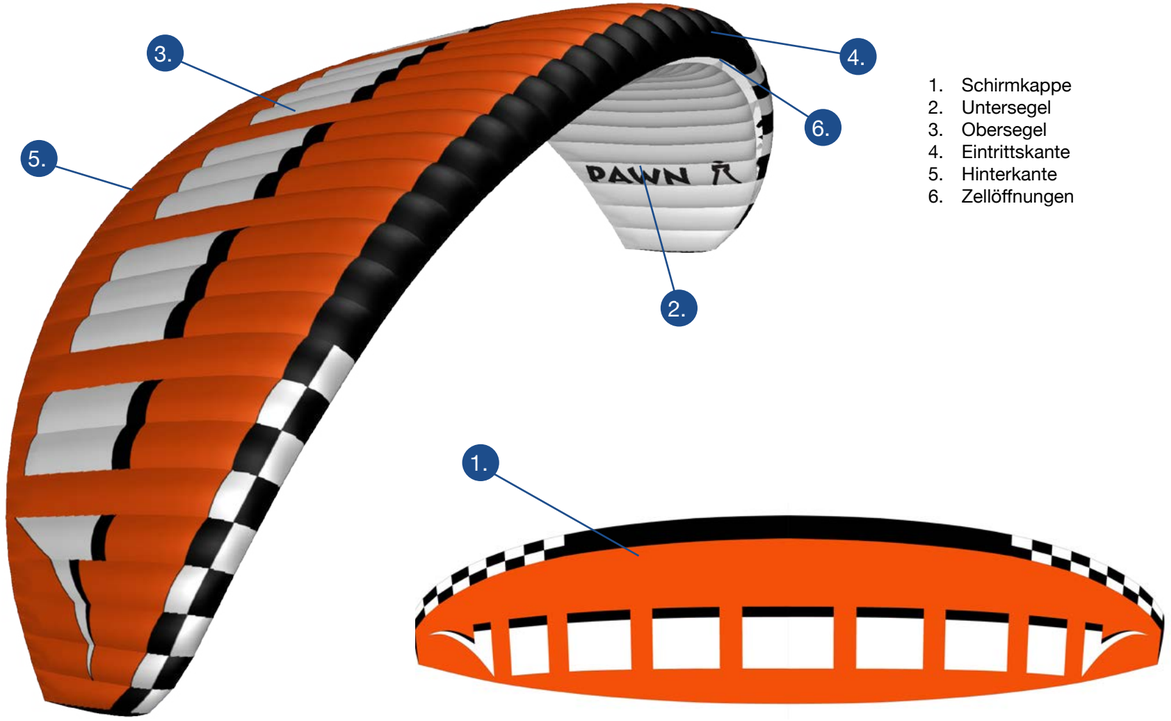
4. FALTE DEN SCHIRM IN DREI ABSCHNITTE.

5. FERTIG

Technische Daten



1. Leinen
2. Tragegurte
3. Stammleinen
4. Fangleinen
5. Galerieleinen
6. Bremsleinen



1. Schirmkappe
2. Untersegel
3. Obersegel
4. Eintrittskante
5. Hinterkante
6. Zellöffnungen

Technische Daten

GRÖSSE			PAWN S	PAWN M	PAWN L
ZELLEN	ANZAHL		40	40	40
AUSGELEGT	FLÄCHE	m^2	23.8	27.1	30.2
	SPANNWEITE	m	10.9	11.6	12.3
	STRECKUNG		5	5	5
PROJIZIERT	AREA	m^2	20.1	22.9	25.6
	SPAN		8.6	9.2	9.7
	ASPECT RATIO		3.7	3.7	3.7
MAXIMALE PRO-FILTIEFE		m	2.7	2.9	3.0

TRAGEGURTE		A	B	C	
PAWN S	LÄNGE (mm)	540	540	540	STANDARD
PAWN S	LÄNGE (mm)	420	460	540	BESCHLEUNIGT
			S-Distance between pulleys: 130		
PAWN M	LÄNGE (mm)	540	540	540	STANDARD
PAWN M	LÄNGE (mm)	370	433	540	BESCHLEUNIGT
			M-Distance between pulleys: 150		
PAWN L	LÄNGE (mm)	560	560	560	STANDARD
PAWN L	LÄNGE (mm)	380	440	560	BESCHLEUNIGT
			L-Distance between pulleys: 170		

SIZE			PAWN S	PAWN M	PAWN L
	TRIMS		NO	NO	NO
IN FLIGHT WEIGHT	MINIMUM	kg	65	80	100
	MAXIMUM	kg	80	105	125
GEWICHT DES SCHIRMS		kg	4.4	5.1	5.8
ZERTIFIZIERUNG		EN/ LTF	A	A	A

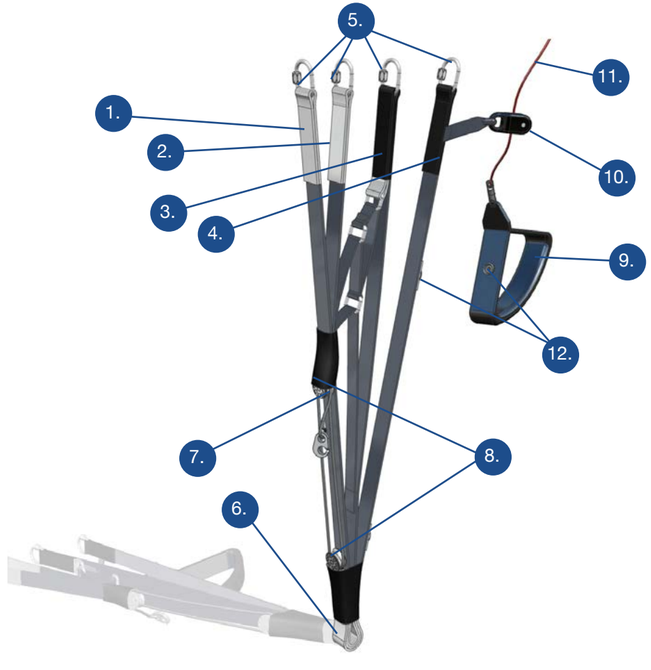
Materialbeschreibung

SCHIRMKAPPE	MATERIALCODE
Upper surface	NCV Skytex 38 Universal
Bottom surface	NCV Skytex 38 Universal
Profiles	NCV 9017 - E29A
Diagonals	NCV 9017 - E29A
Loops	COUSIN 608 10mm
Reinforcement loops	NCV F06391 - E45A, SR-Scrim X15
Internal construction D-Ribs, H-Straps, Mini ribs	NCV 9017 - E29A
Thread	Serafil 40/2000, 60/2000

LEINEN	MATERIALCODE
Upper cascades	Cousin 0,95mm (Blue,Orange) Dyneema
Middle cascades	Cousin 1,8mm (Blue Yellow,Orange) Technora
Main	Cousin 2,1mm (Blue,Yellow) Technora
Brake lines	Cousin 0,95mm (Orange) Dyneema
Main brake	Cousin 260/2.1mm (Red)
Thread	Serafil Amann 60/0415

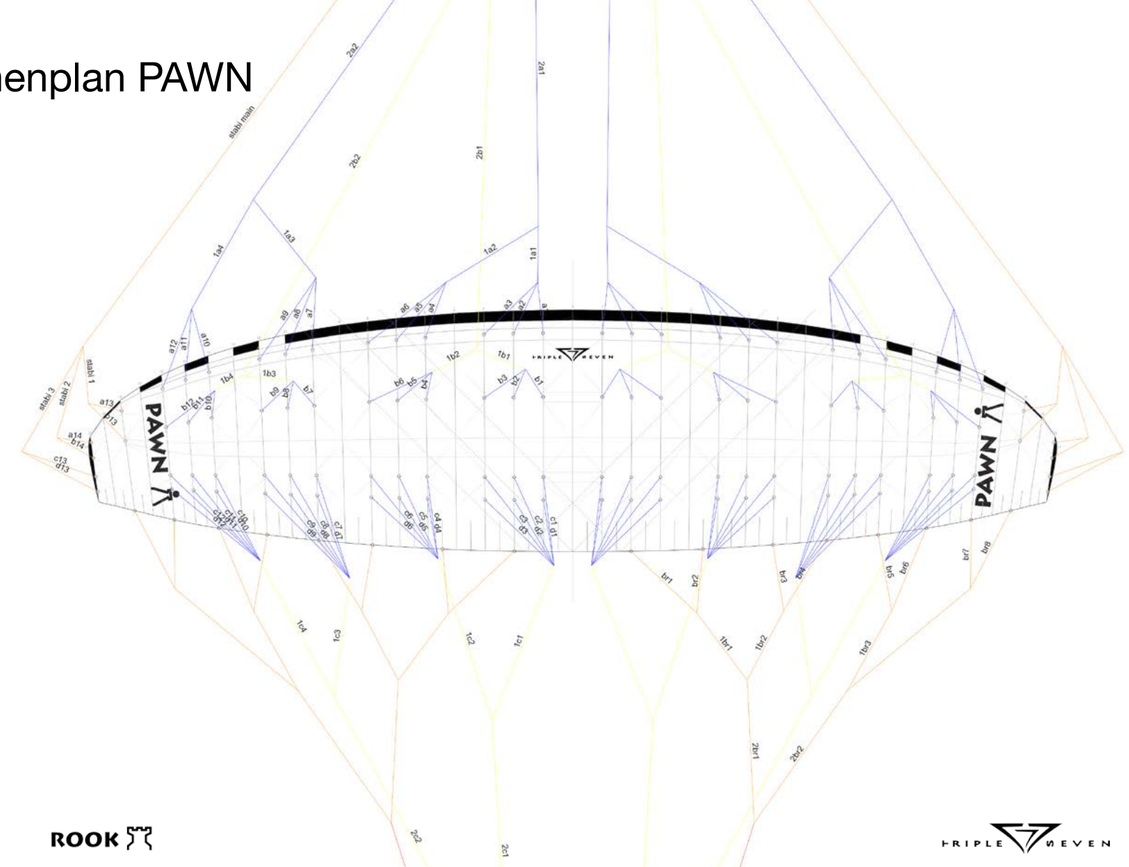
TRAGEGURTE	MATERIALCODE
Material	Güth & Wolf Black 80682/19mm Webbing Cousin 3455-12mm, Güth & Wolf 70 404/12,5mm Dyneema
Material	Güth & Wolf Black 70 404/12,5mm Dyneema
Color indicator	Cordura 200/200PU
Thread	Serafil Amann 20/4000, 20/1078
Brake Swivel	Fob ningbo - china 6mm
Maillons	Rapid Peguet 20mm
Pulleys	Speed: 4 x Finsterwalder Mini role metal 28mm, Brake: 2 x Riley plastic 35mm

PAWN Anordnung der Tragegurte



1. A1-Tragegurt
2. A2-Tragegurt (Ohren)
3. B-Tragegurt (B-Stall)
4. C-Tragegurt
5. Leinenschlösser
6. Schlaufe für Gurtzeugbefestigung
7. Verbindungshaken für Beschleuniger
8. Beschleunigerrollen (200 mm)
9. Bremsgriff
10. Bremsleinenrolle
11. Bremsleine
12. Bremsgriffbefestigung
13. PAWN hat keine Trimmer oder sonstige verstellbare oder entfernbare Vorrichtungen

Leinenplan PAWN



Leinenlängen PAWN S

Triple Seven PAWN S Leinenlängen (mm)

Gallerieleinen

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
a1 - blue	1110	b1 - blue	974	c1 - blue	920	d1 - blue	975	br1 - orange	1337
a2 - blue	1041	b2 - blue	892	c2 - blue	821	d2 - blue	882	br2 - orange	919
a3 - blue	1050	b3 - blue	901	c3 - blue	822	d3 - blue	881	br3 - orange	965
a4 - blue	1021	b4 - blue	877	c4 - blue	804	d4 - blue	861	br4 - orange	946
a5 - blue	1004	b5 - blue	860	c5 - blue	792	d5 - blue	845	br5 - orange	903
a6 - blue	1062	b6 - blue	930	c6 - blue	875	d6 - blue	919	br6 - orange	777
a7 - blue	991	b7 - blue	927	c7 - blue	816	d7 - blue	862	br7 - orange	704
a8 - blue	926	b8 - blue	859	c8 - blue	724	d8 - blue	767	br8 - orange	651
a9 - blue	936	b9 - blue	869	c9 - blue	724	d9 - blue	759		
a10 - blue	874	b10 - blue	799	c10 - blue	686	d10 - blue	715		
a11 - blue	813	b11 - blue	747	c11 - blue	629	d11 - blue	650		
a12 - blue	815	b12 - blue	759	c12 - blue	648	d12 - blue	659		
a13 - orange	936	b13 - orange	877	c13 - orange	437	d13 - orange	510		
a14 - orange	495	b14 - orange	502						

Fangleinen

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
1a1 - blue	2262	1b1 - yellow	2021	1c1 - yellow	1848			1br1 - orange	1380
1a2 - blue	2279	1b2 - yellow	2033	1c2 - yellow	1850			1br2 - orange	1108
1a3 - blue	1998	1b3 - yellow	1679	1c3 - yellow	1510			1br3 - orange	946
1a4 - blue	1996	1b4 - yellow	1687	1c4 - yellow	1465			1br4 - orange	923

Stammleinen

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
2a1 - blue	2761	2b1 - yellow	3090	2c1 - yellow	3437			2br1 - orange	1750
2a2 - blue	3067	2b2 - yellow	3391	2c2 - yellow	3787			2br2 - orange	1843
								br main	cut 2630, mark 2580

Stabilo Lines

STB	mm
stab3 - orange	793
stab2 - orange	674
stab1 - orange	512
stab. main	4160

LINE CHECK

a1	6115	c1	6186	br1	6999
a2	6046	c2	6087	br2	6585
a3	6055	c3	6088	br3	6355
a4	6044	c4	6073	br4	6342
a5	6027	c5	6064	br5	6228
a6	6084	c6	6144	br6	6102
a7	6038	c7	6095	br7	6006
a8	5974	c8	6003	br8	5953
a9	5984	c9	6003		
a10	5919	c10	5919		
a11	5858	c11	5862		
a12	5860	c12	5882		
a13	5603	c13	5388		
a14	5316	d1	6242		
b1	6067	d2	6148		
b2	5985	d3	6148		
b3	5994	d4	6130		
b4	5982	d5	6114		
b5	5965	d6	6188		
b6	6035	d7	6141		
b7	5979	d8	6046		
b8	5911	d9	6038		
b9	5918	d10	5948		
b10	5860	d11	5884		
b11	5806	d12	5892		
b12	5817	d13	5460		
b13	5546				
b14	5320				

Line lengths PAWN M

Triple Seven PAWN M Lines Length (mm)

First gallery

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
a1 - blue	1183	b1 - blue	1041	c1 - blue	982	d1 - blue	1043	br1 - orange	1422
a2 - blue	1110	b2 - blue	953	c2 - blue	879	d2 - blue	946	br2 - orange	1007
a3 - blue	1132	b3 - blue	975	c3 - blue	893	d3 - blue	957	br3 - orange	1012
a4 - blue	1090	b4 - blue	936	c4 - blue	860	d4 - blue	922	br4 - orange	1002
a5 - blue	1068	b5 - blue	914	c5 - blue	843	d5 - blue	901	br5 - orange	976
a6 - blue	1132	b6 - blue	992	c6 - blue	933	d6 - blue	981	br6 - orange	828
a7 - blue	1057	b7 - blue	988	c7 - blue	870	d7 - blue	920	br7 - orange	733
a8 - blue	988	b8 - blue	916	c8 - blue	774	d8 - blue	822	br8 - orange	715
a9 - blue	996	b9 - blue	924	c9 - blue	774	d9 - blue	813		
a10 - blue	932	b10 - blue	853	c10 - blue	733	d10 - blue	764		
a11 - blue	867	b11 - blue	797	c11 - blue	672	d11 - blue	694		
a12 - blue	869	b12 - blue	810	c12 - blue	692	d12 - blue	703		
a13 - orange	999	b13 - orange	940	c13 - orange	460	d13 - orange	539		
a14 - orange	528	b14 - orange	537						

Second gallery

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
1a1 - blue	2392	1b1 - yellow	2132	1c1 - yellow	1957			1br1 - orange	1458
1a2 - blue	2438	1b2 - yellow	2174	1c2 - yellow	1990			1br2 - orange	1197
1a3 - blue	2134	1b3 - yellow	1796	1c3 - yellow	1623			1br3 - orange	1017
1a4 - blue	2128	1b4 - yellow	1800	1c4 - yellow	1574			1br4 - orange	987

Main Lines

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
2a1 - blue	2992	2b1 - yellow	3345	2c1 - yellow	3701			2br1 - orange	2019
2a2 - blue	3316	2b2 - yellow	3655	2c2 - yellow	4059			2br2 - orange	2059
								br main	cut 3020, mark 2630

Stabilo Lines

STB	mm
stab3 - orange	856
stab2 - orange	722
stab1 - orange	547
stab. main	4477

LINE CHECK

a1	6547	c1	6619	br1	7524
a2	6474	c2	6516	br2	7102
a3	6496	c3	6530	br3	6868
a4	6500	c4	6531	br4	6858
a5	6478	c5	6513	br5	6675
a6	6544	c6	6604	br6	6543
a7	6489	c7	6539	br7	6398
a8	6421	c8	6439	br8	6384
a9	6429	c9	6436		
a10	6356	c10	6346		
a11	6293	c11	6285		
a12	6295	c12	6303		
a13	6002	c13	5772		
a14	5707	d1	6680		
b1	6497	d2	6583		
b2	6410	d3	6594		
b3	6431	d4	6593		
b4	6435	d5	6572		
b5	6413	d6	6651		
b6	6490	d7	6586		
b7	6419	d8	6484		
b8	6347	d9	6472		
b9	6354	d10	6373		
b10	6287	d11	6308		
b11	6232	d12	6312		
b12	6244	d13	5851		
b13	5936				
b14	5715				

Line lengths PAWN L

Triple Seven PAWN L Lines Length (mm)

First gallery

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
a1 - blue	1249	b1 - blue	1098	c1 - blue	1036	d1 - blue	1098	br1 - orange	1502
a2 - blue	1172	b2 - blue	1006	c2 - blue	928	d2 - blue	996	br2 - orange	1065
a3 - blue	1195	b3 - blue	1030	c3 - blue	945	d3 - blue	1009	br3 - orange	1060
a4 - blue	1147	b4 - blue	985	c4 - blue	905	d4 - blue	968	br4 - orange	1039
a5 - blue	1127	b5 - blue	965	c5 - blue	890	d5 - blue	948	br5 - orange	1024
a6 - blue	1200	b6 - blue	1052	c6 - blue	990	d6 - blue	1036	br6 - orange	874
a7 - blue	1115	b7 - blue	1041	c7 - blue	916	d7 - blue	965	br7 - orange	799
a8 - blue	1043	b8 - blue	966	c8 - blue	817	d8 - blue	863	br8 - orange	750
a9 - blue	1049	b9 - blue	974	c9 - blue	817	d9 - blue	854		
a10 - blue	982	b10 - blue	897	c10 - blue	770	d10 - blue	799		
a11 - blue	917	b11 - blue	842	c11 - blue	710	d11 - blue	730		
a12 - blue	916	b12 - blue	852	c12 - blue	727	d12 - blue	735		
a13 - orange	1088	b13 - orange	999	c13 - orange	504	d13 - orange	586		
a14 - orange	558	b14 - orange	567						

Second gallery

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
1a1 - blue	2535	1b1 - yellow	2259	1c1 - yellow	2073			1br1 - orange	1535
1a2 - blue	2581	1b2 - yellow	2302	1c2 - yellow	2113			1br2 - orange	1280
1a3 - blue	2253	1b3 - yellow	1896	1c3 - yellow	1717			1br3 - orange	1072
1a4 - blue	2245	1b4 - yellow	1901	1c4 - yellow	1667			1br4 - orange	1037

Main Lines

Lines A	mm	Lines B	mm	Lines C	mm	Lines D	mm	BR lines	mm
2a1 - blue	3150	2b1 - yellow	3521	2c1 - yellow	3878			2br1 - orange	2139
2a2 - blue	3514	2b2 - yellow	3879	2c2 - yellow	4296			2br2 - orange	2186
								br main	cut 3173, mark 2823

Stabilo Lines

STB	mm
stab3 - orange	961
stab2 - orange	835
stab1 - orange	626
stab. main	4623

LINE CHECK

a1	7513	c1	7567	br1	7999
a2	7437	c2	7459	br2	7562
a3	7459	c3	7475	br3	7302
a4	7457	c4	7476	br4	7281
a5	7437	c5	7461	br5	7105
a6	7510	c6	7561	br6	6955
a7	7462	c7	7509	br7	6845
a8	7390	c8	7410	br8	6796
a9	7397	c9	7410		
a10	7321	c10	7313		
a11	7257	c11	7253		
a12	7255	c12	7268		
a13	6912	c13	6666		
a14	6593	d1	7625		
b1	7458	d2	7524		
b2	7366	d3	7537		
b3	7389	d4	7539		
b4	7388	d5	7519		
b5	7368	d6	7607		
b6	7455	d7	7559		
b7	7397	d8	7457		
b8	7321	d9	7448		
b9	7329	d10	7343		
b10	7256	d11	7274		
b11	7202	d12	7279		
b12	7211	d13	6747		
b13	6825				
b14	6603				

para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

TRIPLE SEVEN

Class: A

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0864.2014**

Date of issue (DMY): **03. 07. 2014**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Pawn S**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**80**	Range of speed system (cm)	**15**
Minimum weight in flight (kg)	**65**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**4.4**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**19**
Projected area (m2)	**20.1**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 monhs or every 150 flying hours
Harness brand	**Sup'Air**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Altiplume M**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

TRIPLE SEVEN

Class: A

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0694.2013**

Date of issue (DMY): **12. 06. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Pawn M**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**100**	Range of speed system (cm)	**15**
Minimum weight in flight (kg)	**80**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.2**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**19**
Projected area (m2)	**22.9**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 monhs or every 150 flying hours
Harness brand	**Sup'Air**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Access M**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

para-test.com

paragliding by air turquoise

Air Turquoise SA
Rte du Pré-au-Comte 8 | CH-1844 Villeneuve
tel. +41 21 965 65 65 | mobile +41 79 202 52 30
info@para-test.com

AIR TURQUOISE SA certified by

ISO 9001 BUREAU VERITAS Certification

TRIPLE SEVEN

Class: A

In accordance with EN standards 926-2:2005 & 926-1:2006: **PG_0731.2013**

Date of issue (DMY): **12. 06. 2013**

Manufacturer: **777 jadralna padala d.o.o.**

Model: **Pawn L**

Serial number:

Configuration during flight tests

Paraglider		**Accessories**	
Maximum weight in flight (kg)	**125**	Range of speed system (cm)	**17**
Minimum weight in flight (kg)	**100**	Speed range using brakes (km/h)	**13**
Glider's weight (kg)	**5.7**	Range of trimmers (cm)	**0**
Number of risers	**3**	Total speed range with accessories (km/h)	**19**
Projected area (m2)	**25.6**		

Harness used for testing (max weight)		**Inspections** (whichever happens first)
Harness type	**ABS**	every 24 monhs or every 150 flying hours
Harness brand	**Gin Gliders**	Warning! Before use refer to user's manual
Harness model	**Gingo 2 L**	Person or company having presented the glider for testing: **None**
Harness to risers distance (cm)	**49**	
Distance between risers (cm)	**46**	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24
A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	0

Paramotor

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

dgac DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM DE CLASSE 1

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d	e	f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0 2 7 7 5 E	-

a) Construction en série : B - autres cas : A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) Paramoteur : 01 - Pendulaire : 02 - Multiaxe : 03 - Autogire : 04 - Aérostat : 05 - ULM à motorisation auxiliaire : 1A - 2A - 3A - Hélicoptère : 06
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Appellation ou type d'ULM	PAWN S
Constructeur	TRIPLE SEVEN - 777 JADRALNA PADALA D.O.O.
Adresse	Ulica IV . prekomorske 61 5270 AJDOVSCINA - SLOVENIE

DESCRIPTION DE L'ULM

Activités particulières prévues	n/a				
Options prévues	n/a				
Masse minimale	Masse maximale	Voilure			
		Fabricant	Modèle/Référence		
65 kg	112 kg	777 gliders TRIPLE SEVEN	PAWN S		
Référence manuel d'utilisation	Référence manuel d'entretien		Surface à plat	Résistance minimale d'ancrage	
MANUEL PAWN VERSION 1.0 DU 6/6/14.	ANNEXE PARAMOTEUR FRANCAIS AU MANUEL GENERAL PAWN.		23.80 m²	63.80 daN	
Limitations du constructeur de la voile vis-à-vis des GMP	Puissance maximale 30 KW.				

Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile
Document établi le : 15 Juillet 2014
Visa de l'autorité Benoit PINON, Chef du pôle certification, navigabilité et aviation générale

A remplir par le constructeur d'ULM en série ou par son représentant pour toute copie conforme remise à l'acheteur.

Je soussigné ..... certifie que l'ULM, numéro de série ..... est conforme au dossier technique ayant fait l'objet de la présente fiche d'identification.

à ..... le : .....
signature et cachet de l'entreprise

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

dgac DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM DE CLASSE 1

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d	e	f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0 2 7 7 6 E	-

a) Construction en série : B - autres cas : A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) Paramoteur : 01 - Pendulaire : 02 - Multiaxe : 03 - Autogire : 04 - Aérostat : 05 - ULM à motorisation auxiliaire : 1A - 2A - 3A - Hélicoptère : 06
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Appellation ou type d'ULM	PAWN M
Constructeur	TRIPLE SEVEN - 777 JADRALNA PADALA D.O.O.
Adresse	Ulica IV . prekomorske 61 5270 AJDOVSCINA - SLOVENIE

DESCRIPTION DE L'ULM

Activités particulières prévues	n/a				
Options prévues	n/a				
Masse minimale	Masse maximale	Voilure			
		Fabricant	Modèle/Référence		
80 kg	133 kg	777 gliders TRIPLE SEVEN	PAWN M		
Référence manuel d'utilisation	Référence manuel d'entretien		Surface à plat	Résistance minimale d'ancrage	
MANUEL PAWN VERSION 1.0 DU 5/5/14.	ANNEXE PARAMOTEUR FRANCAIS AU MANUEL GENERAL PAWN.		27.10 m²	78.50 daN	
Limitations du constructeur de la voile vis-à-vis des GMP	Puissance maximale 30 KW.				

Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile
Document établi le : 15 Juillet 2014
Visa de l'autorité Benoit PINON, Chef du pôle certification, navigabilité et aviation générale

A remplir par le constructeur d'ULM en série ou par son représentant pour toute copie conforme remise à l'acheteur.

Je soussigné ..... certifie que l'ULM, numéro de série ..... est conforme au dossier technique ayant fait l'objet de la présente fiche d'identification.

à ..... le : .....
signature et cachet de l'entreprise

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'ENERGIE

dgac DSAC

FICHE D'IDENTIFICATION ULM DE CLASSE 1

(à joindre à la carte d'identification)

a	b	c	d	e	f	Rév n°
B	1	0	1	S	F	0 2 7 7 7 E	-

a) Construction en série : B - autres cas : A
b) Monoplace : 1 - Biplace : 2
c) Paramoteur : 01 - Pendulaire : 02 - Multiaxe : 03 - Autogire : 04 - Aérostat : 05 - ULM à motorisation auxiliaire : 1A - 2A - 3A - Hélicoptère : 06
d) Code de l'autorité aéronautique
e) Numéro d'ordre
f) Utilisation : Loisir : L - Activité particulière : T - Loisir et activité particulière : E

Appellation ou type d'ULM	PAWN L
Constructeur	TRIPLE SEVEN - 777 JADRALNA PADALA D.O.O.
Adresse	Ulica IV . prekomorske 61 5270 AJDOVSCINA - SLOVENIE

DESCRIPTION DE L'ULM

Activités particulières prévues	n/a				
Options prévues	n/a				
Masse minimale	Masse maximale	Voilure			
		Fabricant	Modèle/Référence		
100 kg	166 kg	777 gliders TRIPLE SEVEN	PAWN L		
Référence manuel d'utilisation	Référence manuel d'entretien		Surface à plat	Résistance minimale d'ancrage	
MANUEL PAWN VERSION 1.0 DU 5/5/14.	ANNEXE PARAMOTEUR FRANCAIS AU MANUEL GENERAL PAWN.		30.20 m²	98.10 daN	
Limitations du constructeur de la voile vis-à-vis des GMP	Puissance maximale 30 KW.				

Pour le Ministre chargé de l'Aviation Civile
Document établi le : 15 Juillet 2014
Visa de l'autorité Benoit PINON, Chef du pôle certification, navigabilité et aviation générale

A remplir par le constructeur d'ULM en série ou par son représentant pour toute copie conforme remise à l'acheteur.

Je soussigné ..... certifie que l'ULM, numéro de série ..... est conforme au dossier technique ayant fait l'objet de la présente fiche d'identification.

à ..... le : .....
signature et cachet de l'entreprise

Sicherheit und Verantwortung

Gleitschirmfliegen ist eine gefährliche und riskante Beschäftigung, bei der die Sicherheit von der ausübenden Person abhängt. Mit dem Kauf dieser Ausrüstung bist Du verantwortlich, nur als lizensierter Gleitschirmpilot zu fliegen, und Du akzeptierst alle Risiken, die das Gleitschirmfliegen beinhalten kann, inklusive schwerer Verletzung und Tod. Unsachgemäße Verwendung oder Missbrauch von Gleitschirmausrüstung erhöhen dieses Risiko in hohem Maße.

Der Entwickler, Hersteller, oder Groß- und Einzelhändler können und werden nicht Deine Sicherheit bei der Benutzung dieser Ausrüstung garantieren oder Verantwortung für Schäden, Verletzung oder Tod als Ergebnis der Nutzung dieser Ausrüstung übernehmen. Diese Ausrüstung sollte nur von qualifizierten und kompetenten Piloten oder Piloten unter Aufsicht qualifizierter Gleitschirm-Ausbilder benutzt werden. Du darfst diese Ausrüstung nicht verwenden, ohne eine entsprechende Ausbildung absolviert zu haben.

Du alleine, als qualifizierter und kompetenter Pilot musst die volle Verantwortung übernehmen, um sicherzustellen, dass Du die korrekte und sichere Nutzung und Wartung dieser Gleitschirmausrüstung verstehst, und dass Du sie ausschließlich zum Zweck, für den sie entwickelt wurde, verwendest und alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen vor und während der Nutzung triffst.

Garantie

Triple Seven Garantie:

Alle Triple Seven Produkte besitzen für den Zeitraum von 24 Monaten eine umfassende Garantie gegen Materialschäden, die nicht das Ergebnis normaler Abnutzung oder versehentlicher Beschädigungen sind.

Registrierungsinformation

Um sämtliche Triple Seven Wartungs- und Garantieleistungen vollständig nutzen zu können, musst Du Deinen Schirm auf unserer Website registrieren. Da wir einen guten Kundendienst bieten wollen, empfehlen wir, dies auch zu tun, selbst wenn Du Deinen Gleitschirm gebraucht gekauft hast.

Triple Seven Garantie- und Produktregistrierung:

http://www.777gliders.com/tripleseven/support

Mach mit

Als neuen Triple Seven Piloten, möchten wir Dich ermutigen, uns im Falle jeglicher technischer oder praktischer Aspekte bezüglich Ausrüstung oder Flugtechnik zu kontaktieren. Sende uns auch Deine Flugfotos, -videos oder gerne auch Postkarten. Wir würden gerne von Dir und Deinen aufregenden Abenteuern mit Deinem neuen PAWN hören! Schlussendlich, werde Teil unserer Facebook Community und teile die Leidenschaft. Viel Spaß!

Kontakt

Triple Seven Gliders

Firma: 777 jadralna padala d.o.o.

Anschrift: Ulica Ane Ziherlove 10

Postleitzahl / Stadt: 1000 Ljubljana

Land: Slovenia

Tel.: +386 40 777 313

Email: info@777gliders.com

Online Quellen

Für Hilfestellung, neueste Nachrichten, Produktinformationen und Support gehe auf:

Offizielle Website:
www.777gliders.com

Facebook:
www.facebook.com/TripleSevenParagliders

Newsletter Registrierung:
www.777gliders.com/newsletter/subscriptions

Stelle Fragen, mache Vorschläge

Allgemeine Fragen:

info@777gliders.com

Top 5 Tipps

1. Beherrsche deine Start-und Groundhandling-Techniken. Dies ist ein guter Weg, um ein Gefühl für den Schirm zu bekommen und grundlegendes aktives Fliegen, sicher auf dem Boden, zu erlernen.

2. Fliege mit deinen Freunden und hab Spaß! Teile deine spannenden Geschichten und stelle Fragen an erfahrenere Piloten.

3. Safety first, Es ist immer besser am Boden zu sein und zu wünschen man wäre in der Luft, als in der Luft zu sein und zu wünschen man wäre am Boden. Der Berg wartet.

4. Übe Schritt für Schritt mit deiner Ausrüstung und Techniken. Steigen ist das wichtigste! Übe es, vor allem bei schwachen Bedingungen und habe keine Angst abzusaufen.

5. Besuche einen Sicherheits- und Streckenflugkurs und lerne deinen Gleitschirm sicher zu fliegen.

“Gašper Prevc”

TRIPLE SEVEN